

Ausgewählte Darstellungen des Neuen Tiefs in gedruckten See- und Landkarten des 16. bis 19. Jahrhunderts

Loeck, Gottfried

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Loeck, G. (1999). Ausgewählte Darstellungen des Neuen Tiefs in gedruckten See- und Landkarten des 16. bis 19. Jahrhunderts. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 22, 169-188. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52647-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

NAVIGATION

AUSGEWÄHLTE DARSTELLUNGEN DES NEUEN TIEFS IN GEDRUCKTEN SEE- UND LANDKARTEN DES 16. BIS 19. JAHRHUNDERTS

VON GOTTFRIED LOECK

Zweifellos gehören die Seegebiete um Rügen bzw. der zerlappten vorpommerschen Boddenküste zu den bevorzugten Revieren an Deutschlands Küsten. Tausende von Wassersportlern genießen dort Jahr für Jahr im Sommer unbeschwertes Segeln. Aber nur wenige der Freizeitsportler wissen, daß in früheren Zeiten Seeräuber dort reiche Beute machten und die Schifffahrt ernstlich bedrohten, da vielfach flaches Wasser, ausgedehnte Untiefenfelder in Küstennähe der Schifffahrt enge Fesseln anlegten. Verstärkt wurde das Gefahrenpotential noch zusätzlich durch das Fehlen zuverlässiger Seekarten bzw. entsprechend genauer Anweisungen in den frühen Seebüchern. Seit altersher gehörte das Seegebiet südöstlich Rügen, das der Schifffahrt als Ansteuerung auf Wolgast bzw. Greifswald diente, als navigatorisch schwieriges Revier. Das hat sich bis heute nicht merklich geändert, auch wenn inzwischen verlässliche Seekarten vorliegen. Die Passage der schmalen Untiefenrinne Neues Tief, auf neueren Seekarten auch als Landtief bezeichnet, ist speziell für tiefergehende Schiffe eine navigatorische Herausforderung geblieben.

Wer sich mit der Kartographiegeschichte Pommerns bis 1815 befaßt, ist über die Tatsache erstaunt, daß das Neue Tief bei niederländischen und schwedischen Seekartographen besondere Beachtung fand. Daß ausgerechnet dem Neuen Tief so viel Aufmerksamkeit geschenkt wurde, erklärt sich aus vitalen niederländischen Handelsinteressen, militärischen bzw. seestrategischen Aktivitäten der Schweden sowie dem allgemeinen Bemühen, sowohl das Befahren des südöstlich an Rügen vorbeiführenden Schifffahrtsweges als auch die Ansteuerung der vorpommerschen Häfen mittels Seekarte und Beschreibung zu erleichtern.

Auch wenn heute dem Neuen Tief für die Handelsschifffahrt keine Bedeutung mehr zukommt, können die morphologischen Bedingungen auch von der Sportschifffahrt nicht außer acht gelassen werden, zumal der Ostrand des Greifswalder Boddens durch eine vom südöstlichen Teil der Insel Rügen, der Halbinsel Mönchgut, nach Südosten verlaufende Untiefenrinne zur Insel Usedom begrenzt wird, deren Wassertiefe zwischen 1,50 m bis 5,00 m schwankt. Auf der Schwelle liegen im Süden die flache Düneninsel Ruden und im Osten die kleine Insel Oie, die sanft ansteigend im Nordosten fast 20 m Höhe erreicht.¹ Das Fahrtenhandbuch Ostsee von 1931² nennt zwei Fahrrinnen, die von der Ostsee kommend über die Untiefenschwelle in den Greifswalder Bodden führen: das bis zu 5,60 m tiefe und 1,4 Seemeilen lange Osttief zwischen dem Ruden und dem Peenemünder Haken sowie das

Landtief südlich der Halbinsel Mönchgut, das 1,5 Seemeilen lang, etwa 60 m breit, aber nur bis zu 5 m tief ist. Wegen fortschreitender Verlandung infolge ausbleibender Ausbaggerung ist die letztgenannte Enge für die Handelsschifffahrt seit 1945 gesperrt. Damit ereilt nun auch das Landtief ein ähnliches Schicksal wie das einstige Westertief, das sich südöstlich vom Landtief hinzog und in Nordost-Südwest-Richtung verlief. Letzteres ist auf der großen Rügen-Karte Friedrich von Hagenows aus dem Jahre 1829 noch vermerkt.

In der älteren Literatur (Boll 1865³, Credner 1893⁴, Lehmann 1910⁵ u.a.m.) wie auch auf den historischen Seekarten, speziell des 17. und 18. Jahrhunderts, ist das Neue Tief auffällig oft erwähnt, ohne jedoch damit durchgängig Gleiches zu verbinden. Während Blüthgen das Neue Tief in enger Anlehnung an die erste gedruckte Rügen-Karte von Eilhard Lubin aus dem Jahre 1608⁶ zwischen Mönchgut und der Stubber-Sandbank lokalisiert, sprechen sich Credner für eine Lage östlich vom Landtief und Bierhals (1939)⁷ für eine Gleichsetzung mit dem Westertief aus. Ähnlichen Zuordnungs- bzw. Lokalisierungsproblemen begegnet man auch auf den historischen Karten und in den Seebüchern. Johann Baptist Homann verwandte beispielsweise auf seiner Rügen-Karte (vor 1715)⁸ gleich viermal die Bezeichnung Neues Tief im Bereich des Greifswalder Boddens, während Schmettau noch knapp hundert Jahre später (1813, 1825)⁹ unreflektiert die weitläufige Nordhälfte des Greifswalder Boddens insgesamt so nennt. Da man die Bezeichnung »Neues Tief« oft nach Sturmflutdurchbrüchen wie zum Beispiel bei Neu-Pillau (1497) oder bei der Ryckmündung vor Greifswald (1551) verwandte, ist sie entlang der deutschen Ostseeküste häufiger anzutreffen.

Für die Entstehung der hier besonders interessierenden flachen Fahrwasserrinne ist höchstwahrscheinlich auch eine Sturmflut verantwortlich, von der es in der Chronik des Stralsunder Predigers Johann Berckmann aus der Mitte des 16. Jahrhunderts heißt: *Item anno 1300 vnnd 4 iß dat Nyedep vor dem Sunde uth middel eines stormes gekamenn*.¹⁰ Das Vorhandensein einer solchen Durchfahrt wird u.a. auch durch eine Eintragung im Greifswalder Stadtbuch vom 28. Juni 1312¹¹ bestätigt, die von der Aufbringung zweier Revaler Schiffe *in portu dicto Niendep* berichtet.

Wiederkehrend wird in zahlreichen Chroniken¹² 1304 als Entstehungsjahr des Neuen Tiefs angegeben. Das verwundert wenig, zumal viele Chronisten schlicht voneinander abschrieben, ohne jedoch im Begleittext gleich zu sein. So muß zumindest der Bericht über die damalige Sturmflut in der Darstellung des Micraelius (1723)¹³ als übertrieben gelten. Da Sturmfluten an der südlichen Ostseeküste überwiegend im Winterhalbjahr auftreten, ist ihre Wirkung jahreszeitlich einzugrenzen. Dwars¹⁴ erschien noch der Hinweis wichtig, daß die eindeutige Bezeichnung »Neues Tief« keiner Übersetzung aus dem Slawischen entspricht. Da aber für den vorpommerschen Raum grundsätzlich die Regel gilt, daß, soweit slawische Flur- oder Ortsnamen vor der Ostkolonisation vorhanden waren, diese im wesentlichen auch von den deutschen Kolonisten übernommen wurden, kann man davon ausgehen, daß die Bezeichnung »Neues Tief« bereits eingeführt war. Insofern bekräftigen derartige Überlegungen die Annahme, nach der das Neue Tief in der Zeitspanne zwischen 1300 und 1312 entstanden sein dürfte.

Da die weitgehend flache, mit zahlreichen Steingründen und Sandbarren versehene Bodenküste nur wenige schiffbare Fahrrinnen bot, waren ihre möglichst genauen Einzeichnungen in den wenigen Seekarten und ihre Beschreibung in den zeitgenössischen Begleittexten für jede Art von Schifffahrt von unschätzbarem Wert. Für die vorpommerschen Hafenstädte Stralsund, Greifswald, Anklam, Demmin, Wolgast war die Seeanbindung lebensnotwendig. Um erfolgreich Handel treiben zu können, war die ungestörte Zufahrt Grundvoraussetzung intensiver Handelsbeziehungen, da Warentransporte auf dem Landweg damals oft noch beschwerlicher waren. Selbst heute für einen Warentransport unbedeutende, flache Wasserläufe zur Ostsee wurden zumindestens bis ins 15. Jahrhundert als



Wiedergabe der ersten gedruckten Seekarte des Niederländers L. J. Waghenar, die das Neue Tief grob andeutet. Obwohl der Kartenausschnitt der linken oberen Ecke noch eine recht oberflächliche Darstellung zeigt, sind Intention und Kunstsinn der Kartenmacher hoch zu loben. Auch wenn das heutige Kartenbild der Gewässer südlich Rügen erhebliche Unterschiede aufweist, derartige Verzeichnungen, doppelte Küstenlinien, aufrißartige Vert(o)nungen usw. dank moderner Vermessungsmethoden nicht mehr zu erwarten sind, dokumentieren die noch nicht genordneten Seekarten Waghenars den Wissensstand des auslaufenden 16. Jahrhunderts.

Beschryvinghe van't Nieuwe diep nae Stattijnde Missonda opstreckende. Voort vande Custe van Meeckelenburch/Lubeck/die Velt/Groenzondt ende Noen/met alle haer gheleghentheden/etc.



Erst om't nieuwe diep in te seylen/so gaet van Iasmont zijdt zijdt oost tot dat Paert oft den Voet (welck een Bosken boomen is) twee mijlen/gaet alsdan een mijsl zijden/ende dat gat streckt in zijt zijt west/ende is vlack water binnen ende buyten: Ende men slaet aen de rechter handt op naer Mezonde/ ende aen de slinkerhant na Stat: tijnde/ende is al meest wijt vlack water. Ende Grijpswoide seijt in't in: necommen recht voor u op een Rivierken.

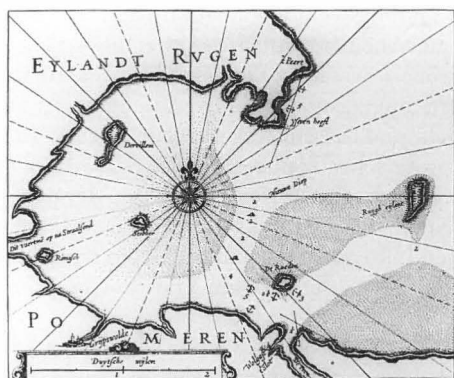
Item by Doorenbos loopt de Zolle in/ ende wie daer over wil die seijlt tusschen 't lande van Barts ende 't landt van Ruygen in/ende tis daer seer ondiep tot dry oft vier ellen al:leen tot cleyne Voyers diene: mider men loopt daer ooc na Missonda. Tot Barts gaet mede een cleyne diepken in/alleenlijcken tot Voyers ende andere cleyne schepen diene:nde.

Rückseitiger Begleittext auf der Seekarte L. J. Waghenars mit nautischen Hilfen für den Schiffsführer. Ähnlich kurzgefaßte Anweisungen finden sich auch in den Seebüchern.

Zubringer genutzt. Dem Seefahrer, der häufiger die Route östlich Rügen nach Stralsund oder Greifswald befuhr, dürfte das Neue Tief aus Erzählungen, möglichen Faustskizzen und eigenen Erfahrungen ein fester Begriff gewesen sein, den er trotz navigatorisch schwieriger Verhältnisse zu nutzen wußte. Bahnbrechend und wegweisend zugleich im Rahmen der kartographischen Erschließung deutscher Seegebiete waren jedoch erst die gedruckten Arbeiten von Lucas Jansz. Waghenaer¹⁵ und Albert Haeyen¹⁶, die unabhängig voneinander fast zeitgleich auf dem Markt erschienen. Des unerwarteten Zuspruchs wegen sowie aus Gründen größerer Vollständigkeit ließ Waghenaer dem 1584 erschienenen 1. Teil des »Spiegel der Zeevaerdt« schon 1585 einen zweiten Teil¹⁷ folgen, in dem auf den Atlasseiten 40 und 41 zwei Pommern betreffende Seekarten abgebildet sind. Übereinstimmend zeigen beide Blätter eine Kompaßrose mit verlängerten, über das jeweilige Seegebiet ausstrahlenden Kompaßlinien. Auf der hier speziell interessierenden doppelseitigen, in Kupfer gestochenen Seekarte »Caerte vande zee Custe vo(n) Me=/ kelenborch. Soe de landen al=/ daer ghelegen en(n) von gedaente zy(n)/ van Iasmont tot Femeren ...« im Format 50 x 33 cm ist das Neue Tief namentlich noch nicht erwähnt. Das Seegebiet südöstlich Mönchgut wird als Trije diep bezeichnet. Den ungeübten Betrachter irritiert das Blatt zusätzlich dadurch, daß die Karte nicht genordet ist, der vorpommersche Küstenabschnitt im Kartenbild oben liegt. Durch wellenförmige Schraffur gelingt es Waghenaer, das Seegebiet deutlich vom Festland zu unterscheiden. Untiefen zeigen punktierten Untergrund, eingefast durch punktierte Doppellinien. Verstärkungen oder Verminderungen bei der Schraffur verweisen auf unterschiedliche Wassertiefen. Markante Erhebungen, Landvorsprünge wie zum Beispiel t'peert (Nordperd), die für den Seefahrer unverzichtbare Ansteuerungshilfen boten oder der Standortbestimmung dienten, sind im Kartenbild erwähnt. Im Vergleich zu den späteren Karten des betreffenden Gebietes sind nur wenige Kirchen, Siedlungen, Türme stark schematisiert in Form kleiner Vignetten abgebildet. Auch die Informationen über künstliche Seezeichen wie Tonnen, Leuchtfeuer, Baken u.a.m. bleiben karg. Anker verweisen auf mögliche Reeden. Wassertiefen sind in Amsterdamer Faden¹⁸ angegeben. Die von Flensborch (Flensburg) bis Grypswolde (Greifswald) reichende Seekarte ist noch ohne Gradeinteilung und projektionslos als sogenannte »Scheetskaarte« entworfen worden. Dadurch, daß Waghenaer seine Karten von dem kunstsinnigen Ioannes à Doetecum stechen und beim bedeutendsten Drucker und Verleger der damaligen Zeit, Christoffel Plantijn in Leyden drucken ließ, erreichten seine Seekarten schnell große Wertschätzung und weite Verbreitung. Das Bestreben Waghenaers, sich nur knapp über die abgebildeten Küstenabschnitte in Wort und/oder Bild zu äußern, die damals als häufig befahrene Haupttrouten der sogenannten Großschiffahrt wichtig waren, macht deutlich, daß von einer systematischen und verlässlichen Aufnahme der pommerschen Seegebiete noch keine Rede sein konnte. Verzeichnungen der Küstenlinie waren nichts Ungewöhnliches.

Vermutlich wegen der großen Bedeutung, die einer möglichst genauen Abbildung der Küstenlinie zukam, hat Waghenaer sichtbare Besonderheiten aufrißartig in sogenannten Verto(o)nungen hervorgehoben, die er am oberen Kartenrand abbildete. Das aus den Segelanweisungen und einprägsamen Verto(o)nungen auf Seekarten gewonnene Wissen ermöglichte trotz aller Fehlerhaftigkeit einen verhältnismäßig hohen Genauigkeitsgrad bei der Kursfindung bzw. der Positionsbestimmung. Insofern verleiht das für das 16. Jahrhundert beachtliche Informationsangebot den frühen Karten neben der ästhetischen Wirkung zusätzlich einen hohen Aussagewert.

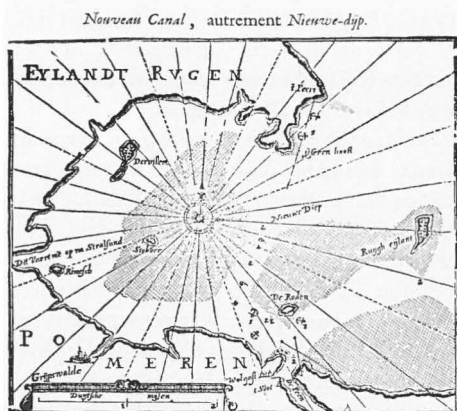
In dem frühen Stadium der gedruckten Seekartographie war es durchaus üblich, daß sich die Seekartographen gegenseitig beeinflussten. Sichtbarer Ausdruck wechselseitiger Befruchtung wird u.a. an Waghenaers »Thresoor der Zeevaert«¹⁹ spürbar, der erstmalig 1592 in Leiden in länglichem Querformat herauskam und in dem Waghenaer in Anlehnung an



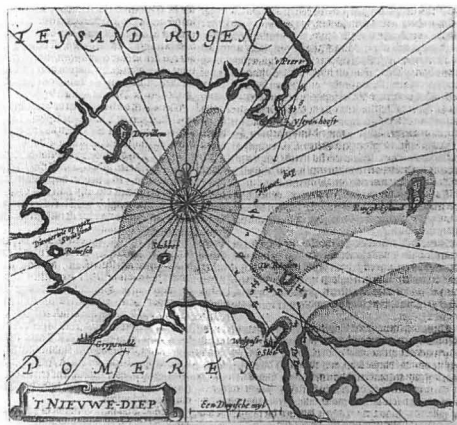
Karte des Greifswalder Boddens aus dem erstmalig 1623 in Amsterdam erschienen »Der / Zeespiegel, / Inhoudende / Eene beschryvinghe der Seekusten / van de Westersche SCHIP-VAERT ... Door Willem Jansz Blaeuw«. Oberhalb der Karte vermerkt der Begleittext: »Bezyden 't Perrt gart dat Nieuwe Diep in // daer men door naer Statijn vaert«.



Die Seekarte mit dem Kopftitel 't NIEUWE-DIEP stammt aus dem Seeatlas des Joannes Janssonius aus dem Jahre 1651 mit dem Titel »DE Lichtende Colonne- OFTE Zee-spiegel ...«. Sie weist anschaulich auf die Sandbänke hin. Nur das Neue Tief weist mehrere Wassertiefenangaben aus, um den Schiffen Navigationshilfen anzubieten.



Die mit französischem Kopftitel erschienene Seekarte vom Seegebiet südöstlich Rugen stammt aus dem Atlas Le Flambeau De La Navigation ... par Guillaume Janszoon. Nur für die schmale Durchfahrt des Neuen Tiefs finden sich Wassertiefenangaben, südlich und nördlich davon auch einige Hinweise auf mögliche Ankerplätze. Die großflächigen und sandigen Untiefen sind gut erkennbar. Die 1620 erstmalig erschienene Seekarte findet sich später in den Seeatlanten von Blaeuw (1625) und Janssonius (1651) wieder.



Obwohl die vier hier gezeigten Kartenbeispiele niederländischer Kartographen des Greifswalder Boddens einander ähneln, die nautischen Informationen weitgehend übereinstimmen, zeigen sich hinsichtlich des Schriftbildes, der Kartusche, der Maßstabsangaben und der Informationsgenauigkeit unübersehbare Unterschiede.

Haeyen nun erheblich mehr Wert als in seinem Erstlingswerk auf ausführlichere Segelanweisungen und neu gestaltete Ver(o)nungen legte. Andererseits faßte er zwei bis drei Karten des »Spiegel« zu einer neuen, wesentlich größere Seeräume umfassenden Seekarte im Format 55 x 19 cm zusammen. Daß dabei manch interessantes Detail verloren ging, ist zu bedauern. Insofern verwundert es kaum, daß mehr und bessere Angaben zum Neuen Tief auf der nunmehr von Rostock über Hela bis zum Frischen Haff reichenden Seekarte ausbleiben. Trotz solcher Mängel und mancher Fehlerhaftigkeit in der Darstellung der pommerischen Seegebiete wurden Waghenaaers Arbeiten zu seinen Lebzeiten von niemandem überboten. Seine Kursbeschreibungen, nautischen Informationen und Seekarten repräsentierten eine Art Standardtyp in der Küstenbeschreibung, der bis zum Ende des 18. Jahrhunderts nachwirkte.

Das wachsende Interesse der Niederländer um die Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert an der Ostseefahrt förderte den Wunsch nach besseren Karten. Während Waghenaar (1584/85), Haeyen (1584/85), Gerritz (1588)²⁰ u.a.m. die Text- und Bildbeschreibungen zumindestens teilweise durch eigene Untersuchungen bzw. aus Berichten der Seefahrer gewonnen hatten, entwickelten sich nunmehr speziell in Amsterdam aufstrebende Verlagshäuser, die gezielt nautische Informationen, Handskizzen, Seekarten aufkauften, um das so gesammelte Material durch entsprechend vorgebildete Kräfte in neue Seekarten einzuarbeiten. Zu der Gruppe engagierter Verleger gehörte u.a. auch Willem Jansz Blaeu²¹, der 1608 sein erstes Segelhandbuch »Het Licht der Zeevaert« herausbrachte, das sich noch stark an Waghenaaers »Thresoor« anlehnte. Aufgrund wachsender Nachfrage erschien das Segelhandbuch nicht nur in deutscher Sprache, sondern auch 1612 und 1620 unter dem Titel »The Light of Navigation« bzw. 1619 und 1625 als »Le Flambeau De La Navigation«.²² Entsprechend seinem Vorbild faßte auch Blaeu darin die südliche Ostseeküste in zwei großräumigen Überläufern zusammen, die einmal den Küstenbereich von Hadersleben bis Swinemünde und zweitens von Swinemünde bis zum Frischen Haff zeigten.

Als Blaeu 1620 mit Johannes Janssonius²³ ein ernstzunehmender Konkurrent erwuchs, der den Blaeuschen Text aus »Het Licht der Zeevaert« weitgehend übernahm und die Kupferplatten durch Petrus Kaerius nachstechen ließ, nachdem das zehnjährige Privileg 1618 abgelaufen war, mußte Blaeu seine bisherige Angebotspalette gründlich verändern. Ihm gelang das innerhalb kürzester Zeit mit dem »Zeespiegel«, der erstmalig 1623 in Folio-Format herauskam. Statt der bisherigen 42 Karten enthielt der neue »Zeespiegel« erstaunliche 111 Karten, darunter eine knapp halbseitige Seekarte des Neuen Tiefs.²⁴ Damit wurden erstmalig den navigatorisch schwierigen Gewässern südöstlich Rügen mit einer gedruckten Spezialkarte sichtbar Rechnung getragen. Auch wenn man sich mit der Informationsdichte, -fülle und der Angabengenauigkeit keineswegs zufrieden geben kann, enthält die Karte weitaus mehr Angaben als alle bisher gedruckten Vorläufer.

Zahlreiche Auflagen des Werkes sorgten bis zum Erscheinen des »Grooten Zeespieghels« 1658 für weite Verbreitung der hier besonders interessierenden Seekarte von 14 x 17 cm. Da sowohl beim Titel, der Kartuschenform und den Maßstabsangaben als auch bei den nautischen Informationen in den einzelnen Auflagen, aber auch bei den Kopisten Unterschiede auftreten, sind zahlreiche Kartenvarianten überliefert. Aus Gründen besserer Übersichtlichkeit verzichtete Blaeu auf die noch bei Waghenaar anzutreffende wellenförmige Schraffur der Wasserflächen. Dies kam der Hervorhebung gefährlicher Untiefen sehr entgegen. Seine nautischen Informationen beschränkten sich im Vergleich zu den später nachfolgenden schwedischen Kartographen nur auf das unbedingt notwendige Maß.

Mit dem Erlöschen des Verlagshauses Blaeu 1675²⁵ vollzog sich auch ein Wandel hinsichtlich Verantwortlichkeit und Zuverlässigkeit. Insbesondere die Verlage Janssonius, Jacobsz, Doncker, van Keulen u.a.m. kupferten ohne Skrupel im 18. Jahrhundert überholte

Titelblatt des trotz seiner großen Fehlerhaftigkeit gesuchten »Arcano del Mare ...«, der 1661 erstmalig in Florenz herausgebracht wurde.

**ARCANO
DEL MARE
DIDRVBERTODVDLEO
DVCA DI NORTVMBRIA,
E CONTE DI VVARVICH
DIVISO IN LIBRI SEI.**

Nel PRIMO. De' quali si tratta della Longitudine pratica. hile in diuerfi modis inuentione dell'Autore. Nel SECONDO. Delle Carte sue generali e de' Portolani i carticani in Longitudine, e Latitudine. Nel TERZO. Della Disciplina sua Marittima, e Militare.	Nel QUARTO. Dell' Architectura sua Nautica di Vascelli da guerra. Nel QUINTO. Della Nauigazione scientifica, e perfetta, etioe Spirale, o di gran Circoli. Nel SESTO. Delle Carte sue Geografiche, e Particolar.
--	--

IMPRESSIONE SECONDA.

Correttore, e accresciuto, secondo l'Originale del medesimo Eccellentissimo Signor Duca, che si conserva nella Libreria del Camerale di Firenze della Pace, di Monsi di S. Domenico dell'Ordine Predicator.

Con l'Indice Generale di tutta l'Opera, e de' Capitoli, e delle Figure, & Istruzione a' Labrai per legarle.

**ALLA SERENISSIMA, E GLORIOSISSIMA
REPVBLICA DI VENETIA.**



IN FIRENZA, M. DC. LXI.

NELLA NVOVA STAMPERIA, PER GIUSEPPE COCCHINI, ALL' INSEGNA DELLA STELLA.
Ad istanza di Iacopo Bagnoni, & Antonfrancesco Lucini.

CON LICENZA DE SVPERIORI.

Vorlagen Blaeus ab. Indem man die Kartusche, die Maßstabsangaben, die Kopftitel optisch veränderte, vermittelte man den Eindruck einer nach neuestem Wissensstand erarbeiteten Karte. Dies war im Hinblick auf eine sichere Seefahrt unverantwortlich, zumal Stürme, Strömung u.a.m. die Lage der gefährlichen Untiefen immer wieder veränderten. Folglich war es abzusehen, daß die einst führenden niederländischen Segelhandbücher und Seekarten für den Ostseebereich an Einfluß verloren. An die Stelle der Niederländer traten nun vermehrt schwedische Seekartographen.

Bevor man deren kartographische Leistungen für den hier besonders interessierenden Seeraum würdigt, soll bei der Betrachtung des 17. Jahrhunderts der vielseitig begabte britische Weltreisende, Festungskonstrukteur, Schiffbauer und Nautiker Robert Dudley, Earl of Warwick²⁶, nicht übersehen werden, der in seinem sechsteiligen Werk »ARCANO/DEL MARE/...«, Florenz 1661 als erster den Versuch unternahm, die Mercatorprojektion für den Aufbau seiner Karten zu verwenden. Dabei dienten ihm die schon erwähnten Seekarten Waghenaaers und Blaeus als Vorlage, ohne daß man dies bei Dudley vermutet. Auch wenn die Blätter des »Arcano« allenfalls theoretischen Wert besitzen und inhaltlich Rückschritt dokumentieren, ist ihre Erwähnung wegen der inhaltlichen und optischen Kontra-

See = Buch,

Oder
gründlicher ausführlicher Bericht, aller und jeden
rechten Courfen, Land-Kennungen, Streckungen, Einläuffen oder
Einfahrten, Häuten und Gründen, samt aller blinden und
ausser Wasser stehenden Klippen
der ganzen

Ost = See,

Allen Seefahrenden zum Nutzen in Schwedischer
Sprache beschrieben,

Johann Manson,

Allen erfahrenen Seem. Mann,

und ins Deutsche übersetzt, von

Hans Wittenburgk,

Schiffer in Wismar.

Mit einem Anhang von Morgen- und Abend-auch
andern See-Geheimen.

Neueste Auflage, von neuen übersehen, mit den Einläuffen von Carls-
crona und Kallsholm, dem Ein- und Durchlahren des kleinen und großen Belts
bis an Gottensborg; Item des Schjaghts oder Kattegats, und sonsten durch und
durch vermehrt und verbessert,

Durch einen wohlerfahrenen

Schiffer.

Lübeck, 1759.

53 (92) 53

Von Jasmund nach Pert Süden zum Osten seynd 2.
Meilen. Pert ist ein hohes Land, eine Meil Süden vor
Pert liegt eine hohe Erke, die wird Tysowwerhöft genant,
wovon ins Osten aussehet ein Stein-Kreiff eine halbe Viertel
Meil, dem muß man nicht näher kommen als auf 4. Faden,
drinnen vor Tysowwerhöft liegt das neue Tieff, nach Greiffsw-
wald oder Stealsund zu, wil man dahinein, so läst man
Tysowwerhöft am Stürbord, und läufft hinein auf 5. 4. auch
dren Faden. Im neuen Tieff liegen zwei Tonnen, diese wil-
der zu finden, soll man so weit um Tysowwerhöft vorbeilauffen,
daß der höchste Berg vom Pert mit Tysowwerhöft zusammen
kommen, und halten sie so stehend, und gehen Süd-Südwe-
sten an, denn bekommt man die Tonnen wieder, 11 erke
und andere bleibt am Backbord, man hat da 11. Fuß tieff,
und drinnen vor bekommt man 5. oder 6. Faden. Es steht
da eine Kirche ins Osten bey Greiffswalde, da leget man auf
an, so lange, bis man Stobbert vorbeikommt, welches
ist ein niedriges Steinland, welches man läst am Stürbord,
und kommt demnach näher als auf 3. Faden.

Von Stobbert seht man seinen Cours West nach Pys-
merorth zwei Meilen, der allhier nicht bekannt ist, kan sich
einen Piloten suchen auf Tysowwerhöft.

Von Jasmund nach Greiffswalds. Da Süd-Südosten 4.
Meilen.

Coursen von Jasmund.

nach	{ Broder-Kreiff, Ost-Lordost	12
	{ Riffshol, Ost zum Norden wol so nordlich	28
	{ Reilberg, Ost-Südost	14
	{ Sammerhuf, Nordost zum Norden	14

Von Greiffswalds. Od.

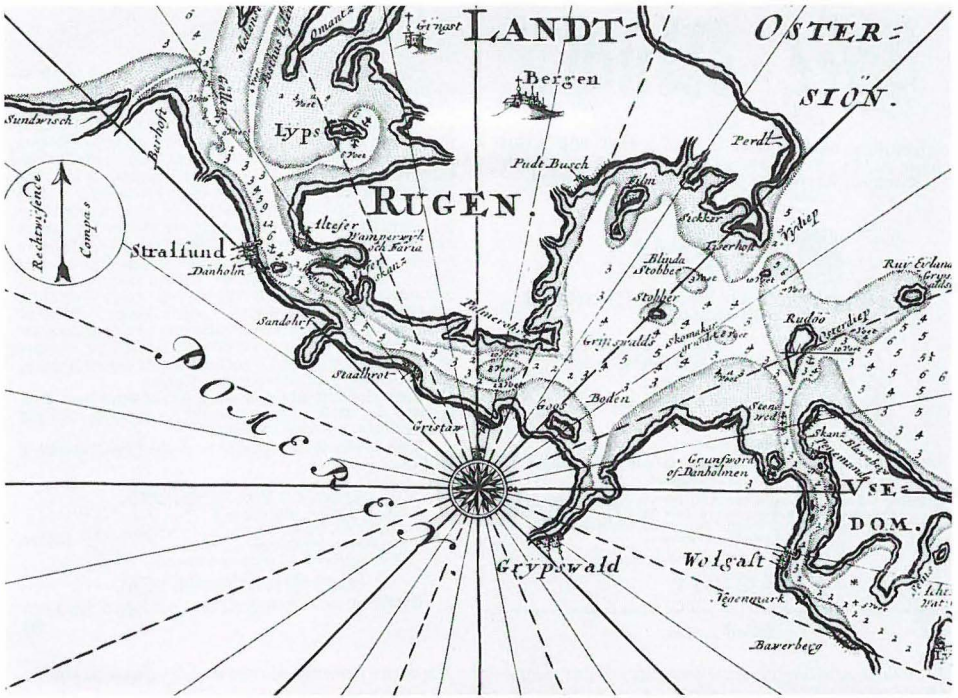
Greiffswalds-Od ist ein Holzland; und liegt 2. Meil auf-
fa

Titelblatt und Segelanweisung das Neue Tief betreffend aus Johann Mansons See-Buch in der
Übersetzung von Hans Wittenburgh, Lübeck 1759.

zwo Tonnen, diese wiederzufinden soll man soweit um Tysowwerhöft vorbeilauffen, daß der
höchste Berg vom Pert mit Tysowwerhöft zusammenkommen. Beide Tonnen bleiben an
Backbord. Man hat dort 11 Fuß tief, und drinnen vor bekommt man 5 oder 6 Faden. Es ste-
het da eine Kirche im Osten von Greiffswald (Wusterhusen), da leget man auf an, bis man
Stobbert vorbeikommt, welches ist ein niedriges Steinland, welches man läst Stürbord ...²⁸

Die in Anlehnung an Blaeu durch das Neue Tief beschriebene Kursfindung wiederholt
sich in der 1654 herausgebrachten Zweitaufgabe seines Seebuchs, dem zusätzlich eine
großflächige »Pass Cort öfner Oster Siöon« beigegeben ist, die jedoch keine nennenswer-
ten Hinweise auf das Neue Tief enthält. Noch deutlich in der Tradition Blaeus stehend, wie-
derholt Månsson darin die doppelte Küstenlinie sowie die Verzeichnungen seines nieder-
ländischen Vorbildes. Trotzdem verkörpert das als Plattkarte entworfene Blatt den Beginn
einer für die pommersche Kartographiegeschichte bedeutsamen schwedischen Seekarto-
graphie. Während die »Pass Cort« 1725 noch eine zweite Auflage erlebte, sind von Månss-
ons »Sioe=Book« 14 Auflagen nachweisbar.²⁹

Nach Månssons Tod 1659 setzten Kapitän Sparre, Werner von Rosenfeldt, Petter Gedda,
Nils Strömcröna, Jonas Hahn, Gustaf af Klint u.a.m. die von jenem eingeleitete Erkundung
und Beschreibung der vorpommerschen Küste fort. In diesem Zusammenhang ist Petter
Gedda besonders hervorzuheben, der schon mit 34 Jahren zum Lotsendirektor ernannt
wurde und in dieser Funktion zugleich für das schwedische Seekartenwesen verantwortlich
zeichnete. 1692 erhielt er den Auftrag, die vorpommersche Küste einschließlich der Häfen
neu aufzunehmen.³⁰ Im Sommer desselben Jahres begann er mit den Vermessungen des
Greiffswalder Boddens, der später die des Stettiner Haffs sowie anderer pommerscher
Küstenabschnitte folgten. Ergebnis der sorgfältigen, sich über 15 Jahre hinziehenden Ver-
messungen Geddas und seiner Mitarbeiter war der 1695 veröffentlichte erste schwedische

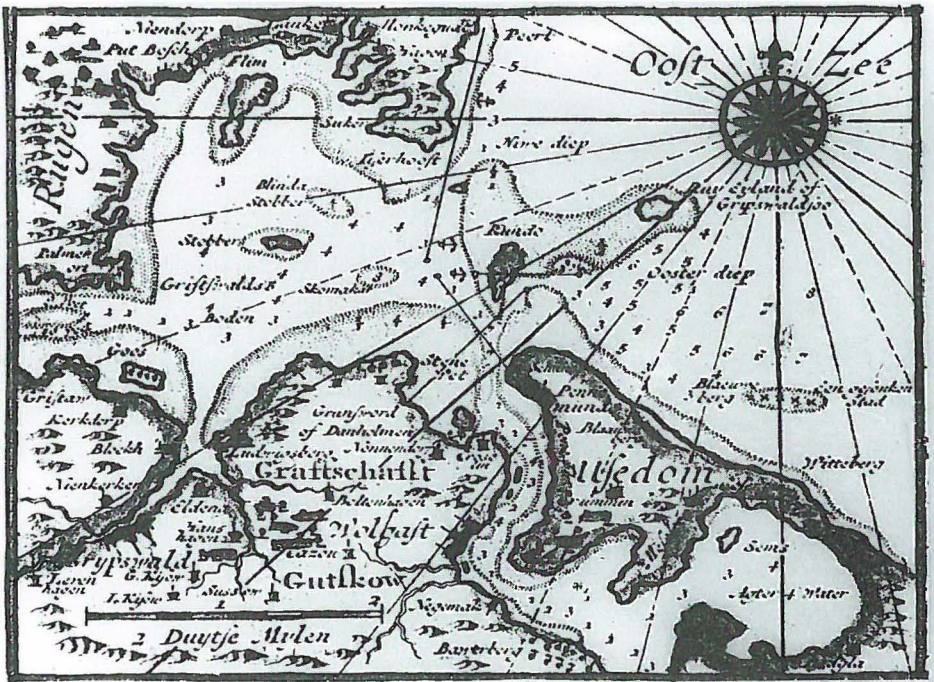


Petter Gedda, dem wir diese Detailkarte aus dem Jahre 1695 verdanken, steht bildlich noch ganz unter dem Druck der niederländischen Vorbilder. Doppelte Küstenlinien, Hervorhebungen der Untiefen, Reeden, Wracks und eine Fülle neu vermessener Wassertiefenangaben vermitteln hilfreiche Hinweise über die gängigen Fahrrouen.

Seeatlas³¹, der aus technischen Gründen in Amsterdam herauskam. Während die darin enthaltenen Karten 1 und 4³² lediglich das Nydiup im Kartenbild vermerken, weist die auf Kartenblatt 9 unten rechts abgebildete Detailkarte des Greifswalder Boddens deutlich mehr nautische Informationen aus im Vergleich zu den bisher erwähnten gedruckten Vorläufern. Hinsichtlich Konfiguration und Proportionierung schaffte es Gedda, ein der Wirklichkeit erheblich angenähertes Bild zu vermitteln. Die nur schmalen Durchfahrten des Nydiep südöstlich Tiserhoft (Thiessow) bzw. des Osterdiep unweit Rudöo (Ruden) sind gut herausgearbeitet.

Spätestens im Nordischen Krieg (1700–1721) wurde das Neue Tief für zahlreiche Schiffe zum Schiffsfriedhof, zumal neuere Vermessungsergebnisse strenger Geheimhaltung unterlagen und besonders die Schweden mutwillig in der verhältnismäßig schmalen Fahrinne Schiffe versenkten, um so eine Durchfahrt feindlicher Schiffe zu verhindern. So berichteten beispielsweise am 5. April 1730 Göhrener Lotsen, daß eine Durchfahrt ... wegen der 15 versenkten Schiffe sehr gefährlich sei.³³ Da ausbleibende oder durch Grundberührung verlorengegangene Schiffstransporte nicht zuletzt auch die Einnahmen der vorpommerschen Hafenstädte schmälerten, beschwerte sich unter anderem auch der Stralsunder Stadtkämmerer³⁴ über die dauerhaft nicht stillschweigend hinzunehmenden Einschränkungen im Bereich des Neuen Tiefs.

Um 1700 datiert die von Gerard van Keulen vollmundig herausgebrachte »neue Aufnahme der Insel Rügen, von Stralsund und dem Neuen Tief«, die sich in der Linienführung der Inselküsten noch eng an das Lubinsche Vorbild anlehnt. Die ausgesprochen dekorative



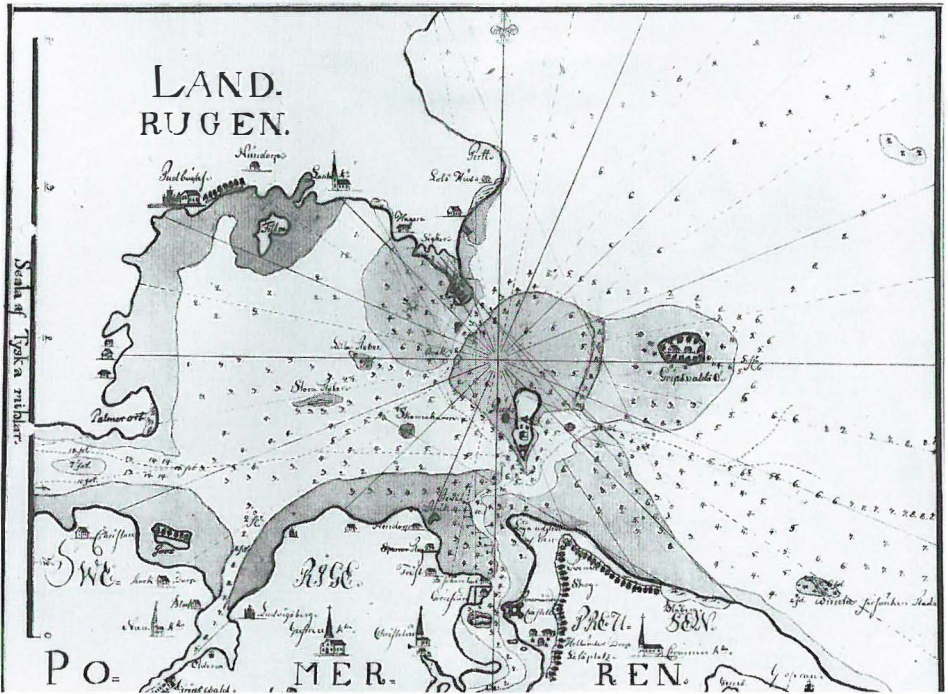
Die in einem Seeatlas von Johannes van Keulen vor 1755 erschienene kleinformatige Seekarte des uns interessierenden Seerraums, verweist sowohl auf das Niwe als auch auf das Ooster diep. Im Vergleich zum Ooster diep sind die Wassertiefenangaben für das Niwe diep ausgesprochen spärlich. Unweit Grypswald ist unten links der Maßstab (2 Duytje Milen = 4,7 cm) aufgeführt. Die zumeist flachen Küstenzonen außerhalb der Flußmündungen sind deutlich von untiefenfreien Seegebieten abgehoben. Die bevorzugten Seestraßen bzw. Ansteuerungen sind durch zahlreiche Wassertiefenangaben markiert. Das sagenumwobene Vineta nördlich der Insel Usedom ist mit »Een gesonken Stad« umschrieben.

Karte mit der Insetkarte von Stralsund im Maßstab ab 1 : 170 000 enthält kein Gradnetz, dafür im Osten und Westen je eine 32teilige Kompaßrose. Sandbänke, Steingründe, Ankerplätze bzw. Reeden sind vermerkt. Die Wassertiefenangaben sind in niederländischen Faden, Untiefen jedoch in niederländischen Fuß angegeben. Ähnlich wie in der Rügenkarte von Matthaeus Merian erwähnt van Keulen das *Nie Diep* südlich der Insel Vilm und das *Nieuwe Diep* entsprechend der Blacuschen Vorlage östlich *Tiser hoft*.

Ähnlich unergiebig zeigt sich auch die seltene, von Peter Schenk junior um 1760 gestochene, von Johann Himmerich verlegte Karte der Insel Rügen und der sie umgebenden Seegebiete. Obwohl schon in der Kartusche deutlich auf den Nordischen Krieg Bezug genommen wird, wird im Kartenbild darauf nicht eingegangen. Auch wenn die Darstellung des Küstenverlaufs am Beispiel der Halbinsel Jasmund erstmals von der Lubinschen Vorlage abweicht, ist der hohe Anspruch im Kartentitel, eine *accurate Karte* anzubieten, bei weitem nicht erfüllt. Ohne nennenswerte Verbesserungen übernimmt Schenk die seehydrographischen Angaben van Keulens. Erstmals ist hingegen die *Belagerung der Stadt Stralsund 1715* im Kartenbild eingezeichnet und durch eine Legende erläutert worden. Auffällt zudem, daß Schenk die Insel mit einem dichten Wegenetz versieht, deren grundlegende Streckenführung bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben ist. Erneut tauchen im Kartenbild die



Die von Peter Schenk junior um 1760 gestochene, von Johann Himmerich herausgebrachte »ACCURATE KARTEN VON POMEREN, / WIE AUCH DEM LANDT RÜGEN, NEBEN / STRAHLSUNDT IN FORM SEINER BELÄGER[UN]G./ AUCH DIE TIEFFEN DES WASSER MIT SAMPT DEN GRUNDEN / ... übernimmt die Angaben van Keulens. In Anlehnung an seinen niederländischen Vorläufer erwähnt Schenk das NIE DIEP auch südlich der Insel Film (Vilm) und das Nieuwe Diep als schmalen Durchlaß zwischen zwei ausgedehnten Untiefenfeldern.



Die ausgesprochen informative, 27,8 x 37,4 cm große, farbige Handzeichnung eines anonymen schwedischen Seekarthographen zeigt eine Fülle von Navigationshilfen im Seegebiet südöstlich Rügen. Die schmale Durchfahrt des Neuen Tiefs zwischen den dunklen Untiefen bzw. Sandbänken ist eindrucksvoll herausgearbeitet. Der Maßstab ist in »Tyska mihlar« (deutschen Meilen) angegeben. Eine Meile entspricht 6 cm auf der Karte. Das Original befindet sich unter Litt 33 im Stockholmer Krigsarkivet.

Bezeichnungen *Nie Diep* und *Nieuwe Diep* auf, jedoch ohne das singulare *t* im Vorspann. Letzteres beschreibt den schmalen Durchlaß zwischen zwei ausgedehnten Untiefenfeldern. Obwohl auch Schenk schon im Kartuschentitel verspricht, *auch die Tiefen des Wassers mit samt den Grunden accurat abzubilden*, sind die nautischen Hinweise nur mit Vorsicht zu übernehmen. Völlig ohne jeden Hinweis auf das Neue Tief zeigen sich die Rügen-Karten von Christophe Tassin (1633), Peter van der Aa (1712), Joseph Friedrich Leopold (nach 1735) und Franz Johann Josef von Reilly (1789).

Niederländer und Schweden wetteiferten im Bereich der Ostsee lange um die Vormachtstellung auf kartographischem Gebiet. Obwohl Geddas Nachfolger im Amt, Nils Strömcróna, dessen Forschungsergebnisse infolge des Nordischen Krieges lange strenger Geheimhaltung unterlagen, 1739 einen weiteren Seeatlas³⁵ herausgab, konnten seine Karten hinsichtlich Informationsdichte und Wissensstand nicht überzeugen. Offensichtlich durfte Strömcróna die von Lang³⁶ hochgelobten Spezial-Aufnahmen der pommerschen Gewässer um Stralsund nebst Usedom von 1715 bzw. von Rügen aus den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts aus Geheimhaltungsgründen nicht einarbeiten. Enttäuscht griffen die Nautiker deshalb lieber gleich auf Gedda zurück, dessen Seekartenwerk 1765 in dritter Auflage herauskam.³⁷

Auch wenn die Route durch das Neue Tief zusehends an Bedeutung verlor, Wracks, zunehmende Versandung bei gleichzeitig wachsender Schiffsgröße die uneingeschränkte

Nutzung der Untiefenrinne weitgehend aufhoben, sind ab 1745 weitere schwedische Vermessungen der Gewässer um Rügen nachweisbar.³⁸ Sie bilden die Arbeitsgrundlage für die 1750 von Jonas Hahn herausgebrachte Übersichtskarte »Wåxande Grad Karta öfwer Östersjön, Kattegat och Skaggerak ...«, bei der speziell für den pommerschen Küstenbereich eine Reihe von Verbesserungen zu erkennen sind. Deutlich mehr Lotungsangaben verweisen auf ein wachsendes Interesse an der Morphologie des Meeresgrundes. Hahns »Foerayade/ Sjoe= Maerkes=Bok/ Öfwer/ Farwatnen inom Oester-Sjoen«³⁹ löst endgültig Månssons Seebuch ab.

Bei der Aufzählung der hier besonders interessierenden gedruckten Seekarten und ihrer Autoren fällt auf, daß deutsche Karteneditionen fehlen. Abgesehen von einigen wenigen kleinräumigen handgezeichneten Faustskizzen, Arbeitskarten örtlicher Provenienz, die jedoch ausschließlich unveröffentlicht blieben, oder die als Vorläufer einer Seekarte anzusprechende farbige Handzeichnung von J.C. Brandes »ORAM POMERANIAE SE=/ PTENTRIONALIS AD MA=/ RE BALTICUM ...« aus dem Jahre 1744⁴⁰ sind deutsche Seekartographen bzw. nennenswerte eigene Seevermessungen selbst in der Zeit des allgemeinen Rückgangs niederländischer Dominanz für den hier behandelten Seeraum höch-



Abbildung der bekannten Rügen-Karte von Johann Baptist Homann »INSULAE / ET / PRINCIPATUS / RUGIAE ...«, die erstmalig 1716 noch ohne Privilegvermerk bei Johann Ernst Adelbulner in Nürnberg herauskam. Als Landkarte konzipiert, vernachlässigt Homann die nautischen Informationen. Die ausgesprochen fehlerhaften Hinweise auf Steingründe bzw. Sandbänke boten der Schifffahrt wenig Hilfen. Mit der Bezeichnung Neues Tief verfährt der Nürnberger Kartograph und Verleger ausgesprochen großzügig. Allein im begrenzten Seegebiet des Greifswalder Boddens erscheint viermal die Bezeichnung Neues Tief, wenn auch in unterschiedlicher Schreibweise.

- 5 Friedrich Wilhelm Lehmann: Probleme der Morphologie Rügens. In: Verhandlungen des 17. Deutschen Geographentages in Lübeck 1910.
- 6 Gerhard Mentzel: Die Rügen-Karte des Eilhard Lubinus. In: Nordost Archiv, Heft 50, (Lüneburg) 1978, S. 53f.; Eckhard Jäger: Gedruckte Landkarten der Insel Rügen – Versuch einer Typologie von 1584 bis 1885. In: Z Dziejow Kartografii – Tom IX – Mapy Poludniowego Baltyku. Szczecin 1997, S. 93f.
- 7 Paul Bierhals: »Jasmundstein« und »Neues Tief«. In: Monatsblätter der Gesellschaft für pommerische Geschichte und Altertumskunde 53, (Stettin) 1939, S. 16–18.
- 8 Johann Baptist Homann (1663/64–1724): INSULAE/ ET/ PRINCIPATUS/ RUGIAE/ cum vicinis POMERANIAE Littoribus/ Nova Tabula/ ... Obwohl Homann seine Karte als »Nova Tabula« vorstellt, bietet ihr Inhalt kaum Fortschritt gegenüber der 1608 veröffentlichten ersten Rügen-Karte.
- 9 Friedrich Wilhelm Carl von Schmettau: SWEDISH POMERANIA,/ WITH THE/ Island of Rugen/ ... Published by William FADEN ... London 1813.
- 10 Gottlieb Christian Mohnike (Hrsg.): Stralsundisch Chroniken, Teil 1. Stralsund 1833, S. 4.
- 11 Pommersches Urkundenbuch V Nr. 2735.
- 12 Zum Ende des 15. Jahrhunderts berichten zwei Chroniken von dieser Sturmflut: Stralsunder Chronik von 1482 eines unbekannten Verfassers, hrsg. von Rudolf Baier, Stralsund 1893, S. 3: *Anno domini 1307 do weigede ydt so mechtich enen wynt, dat bome, molen, buwete, thorne, buße dale fyllen, unde do brack ock dat nyge deep utb.* Stralsunder Chronik von 1495 eines unbekannten Verfassers, hrsg. von Rudolf Baier, Stralsund 1893, S. 17: *Na gades bort 1304 jar do wegede yd so grot enen wynt to ener tiid, also dat he grote starke torne umme wegede unde grote wyntmolen unde grote huse unde grote bome ute der erden, unde do brack ok dat nye dep erstens utb.* Auch aus dem 16. Jahrhundert sind mehrere solche Berichte erhalten. Zu ihnen gehören: Johannes Bugenhagen: Pomerania. Neu hrsg. von Heinemann. Stettin 1900, S. 158: *Anno domini 1304, suborta ingenti maris tempestate, usque adeo saevit aer, ut plurimae domus, turres et templa deiecta sint, naves multae confractae et submersae. Nocte etiam eadem, qua haec fiebant, factus est locus novae navigationis sive portus grandis, qui dicitur Niedeep.* Siehe auch Mohnike (wie Anm. 10), dort Johann Berckmanns Chronik, S. 4: *Item im jare 1304 umme alle gades billigenn weyede so einn groth stormwindt, nicht gehorrt bi minschen thiden, bome utb der erden, dorpe, molen, umme, unnd makede so groth water umme ditt landt dat datt Nyedep utbbrack; unnd dar de van Cikere plegen eren weitten tho seyen up denn Ruden unnd thogande van dem einenn lande up dat ander; dat waß water.* Des Thomas Kantzow Chronik von Pommern in hochdeutscher Mundart, hrsg. von G. Gaebel, Stettin 1897, Band 1, S. 176: *Des folgenden jares hirnach (1304) ist ein sehr gewaltig stormwint gewesen, der allentthalben bey der Ostebe viel Kirchen, Torme und Hewser niddergeworfen hat. Derselbig hat das Land zu Rhugen vom Rhuden abgerissen und daselbst eine newe Durchfart gemacht, die man das newe Tieff nennet, welchs den vom Sundt zu großem Profeidt geschehn ist. Dan nachdem der Gellen durch viel Storms, auch der Hollender Ballast schir versenkt was, also das man mit schweren Schiffen nicht dadurch khomen khonnte, hette die Stat müssen verterben, so sie dit Tieff nicht bekhomen betten.*
- 13 Johannes Micrälius: Sechs Bücher vom Alten Pommerlande. Stettin 1723, S. 19, 244f. Weiterführende Literatur zu Micrealius in: Allgemeine Deutsche Biographie (ADB). Leipzig 1885, 21. Band; Wolfgang Dahle: Johannes Micrealius – ein pommerischer Pädagoge und Historiker. In: Pommersche Zeitung vom 13. September 1997, S. 16.
- 14 Dwars (wie Anm. 1), S. 16.
- 15 Teerste Deel vande/Spiegel der Zeevaert, vande navigatie/ der Westersche Zee ... Ghedruckt tot Leyden/ by Christoffel Plantijn,/ voor Lucas Janssz Waghenaer van Enckhuysen./ Anno M.D.LXXXIII. Siehe Cornelis Koeman: *Atlantes Neerlandici*. Amsterdam 1967–1971. Volume IV, Wag. 1A, S. 477.
- 16 Amstelredamsche / Zee-caerten./ ... voor Aelbert/ Haeyen van Amstelredam./ M.D.LXXXV. Siehe Koeman (wie Anm. 15), Volume IV, Haey 1, S. 221.
- 17 Het tweede deel/ Vanden Spiegel/ der Zeevaert, inhoudende de ghe=/ heele Noordsche ende Oostersche/ Schipvaert ... Ghedruckt tot Leyden by Christoffel Plantijn,/ voor Lucas Waghenaer van Enckhuysen./ Anno M.D.LXXXV. Siehe Koeman (wie Anm. 15), Volume IV, Wag 3A, S. 481.
- 18 Arend Lang: Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee. Hamburg 1968, S. 27. Nach Gerhard Hellwig: (= Lexikon der Maße und Gewichte, Gütersloh 1983, S. 85) handelt es sich um eine Einheit zur Wassertiefenmessung mit regionalen Unterschieden. In den Niederlanden ist ein Faden = 1,88 m.
- 19 Thresoor/ Der Zeevaert,/ Inhoudende de geheele Navigatie ende Schip-vaert vande Oostersche, Noordsche, Westersche ende Middellantsche/ zee ... Ghedruckt tot Leyden by François van Raphelegien,/ voor Lucas Iansz. Waghenaer. Anno CIO. D. XCII. Siehe Koeman (wie Anm. 15). Volume IV, Wag 16, S. 502f.
- 20 Adriaen Gerritsz: DE ZEEVAERT ENDE/ onderwijsinge der gantscher Oostersche/ ende Westersche Zeevaerwater, door den vermaerden/ Pilot ende leermeester der Stuerlyuden Adriaen Gerritsz. van Haerlem ... Tot Amstelredam,/ Ghedruckt by Cornelis Claesz. opt Water int Schrijfboeck./ Anno M.D.LXXXVIII. Siehe Koeman (wie Anm. 15), Volume IV, Ger, S. 11.

- 21 Über Blaeu und sein großartiges Werk vgl. Robert Skeltons Bibliographical Note in der Faksimile-Ausgabe des *Light of Navigation* (1612). Amsterdam 1964 und die dort aufgeführten Literaturhinweise.
- 22 Ausführliche Informationen, Titelaufnahmen, Umfang des Kartenwerks findet man bei Koeman (wie Anm. 15), Volume IV, S. 47–53 bzw. S. 7–71.
- 23 Joannes Janssonius (Jan Janszen), 1588–1664, Drucker und Atlasverleger in Amsterdam. Literatur: Koeman (wie Anm. 15), Band II, S. 158f. und Band IV, S. 266; Lothar Zögner: *Bibliographie zur Geschichte der deutschen Kartographie*. München 1984, S. 190.
- 24 Die unbetitelte Seekarte des Greifswalder Boddens wurde erstmalig 1623 im »Zeespiegel« von Willem Iansz Blaeu veröffentlicht. Nach Koeman (wie Anm. 15), Volume IV, M.Bl. 28, S. 80 weist die 14 x 17 cm große Ausschnittkarte einen Maßstab von 1:225000 auf.
- 25 Über das Erlöschen des Verlagshauses Blaeu siehe H. de la Fontaine Verwey: *Het werk van de Blaeu's*. In: *Officina Joannis Blaeu*. Amsterdam 1961, S. 9ff.
- 26 Voorbeijtel-Cannenburg: De »Arcano del Mare« van Robert Dudley. In: *Jaarverslag Vereeniging Nederl. Hist. Scheepvaart-Museum*, (Amsterdam) 1952, S. 27ff.; J.T. Leader: *Life of Sir Robert Dudley*. Amsterdam 1977.
- 27 Gottfried Loeck: Die Pommersche Küste in der schwedischen Seekartographie bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 12, 1989, S. 196f.
- 28 Johan Månsson: *Seebuch der gantzen Ost-See ...* Übersetzt und herausgegeben von Hanß Wittenburgk, Wißmar 1669, S. 80f.; Hermann Wagner: *Leitfaden durch den Entwicklungsgang der Seekarten ...* Bremen 1895, S. 30.
- 29 Lang (wie Anm. 18), S. 59. Lang zählt vier (1644, 1677, 1725, 1748) schwedische, sieben (1669, 1695, 1701, 1717, 1735, 1745, 1760) deutsche, eine (1735) dänische und zwei (1721, 1756) russische Ausgaben auf.
- 30 Lang (wie Anm. 18), S. 59.
- 31 General Hydrographisk/ CHART-BOOK/ öfwer/ OESTERSIOEN,/ och/ KATTE-GATT, ... AFF ... WERNER von ROSENFELTS, ... Aff PETTER GEDDA ...
- 32 Wäxande Grad-Charta/ öfwer/ ÖSTER-SIÖN/ Ifrån Skagen till Norre=/ bottn och Nyenskantz ... (Karte 1) und Special Passcharta/ Öfwer een Deel af/ ÖSTER-SIÖÖN/ Begynnandes ifrån Öresundh intill/ Calmar- samt- och ifrån Rostok till liba,/ Hwaruthinnan Jemswäl innehalles Öjarna,/ Rugen, Vsedom, Wollin, Bornholm ... (Karte 4).
- 33 Stralsunder Stadtarchiv, Rep. II, S. 8, 42.
- 34 Dwars (wie Anm. 1), S. 21.
- 35 Der erste in Stockholm herausgebrachte See-Atlas bestand lediglich aus zehn Blättern. Sein Titel lautete: General och Atskillige Speciale/ PASS=CHARTOR/ Oefwer Hela/ OESTER=SIOEN ...
- 36 Loeck (wie Anm. 27), S. 204.
- 37 Lang (wie Anm. 18), S. 63; Ulla Ehrensärd: Das schwedische Projekt zur Verbesserung der Seekarten im 18. Jahrhundert. In: *Z Dziejow Kartografii Tom IX Mapy poludniowego Baltyku*. Szczecin 1997, S. 53f.
- 38 Lang (wie Anm. 18), S. 63.
- 39 Gottfried Loeck: Pommerns Schifffahrt im Jahre 1744. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 11, 1988, S. 259f.
- 40 Gemeint sind hier der Abriss des Pillauer Tiefs (1623) und die Arbeit von Friedrich Getkant des Putziger Wieks (1637) mit dem Titel: *Tabula topographica demonstrans situm sinus Pucencis a Portu Weiselmünde usque ad Peninsulam Hel*. Weiterführende Informationen zur ersten Karte findet man bei H. Kempas: *Seeverkehr und Pfundzoll im Herzogtum Preußen*. Diss. phil. Bonn 1964, S. 214, während die zweite Karte bei Karol Buczek: *The History of Polish Cartography*. Warszawa 1966 abgebildet (30) und beschrieben (S. 64ff., 75, 87) wurde. Weiterhin sei auf die gründliche Arbeit von Heinz Lingenberg: *Das Putziger Wick in der alten Kartographie bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts*. In: *Nordost-Archiv* 91/92, (Lüneburg) 1988 verwiesen, in dem die genannte Karte auf S. 195 ebenfalls abgebildet wurde.
- 41 Gottfried Loeck: *Preussen's See-Atlas. Der späte Beginn preußischer Seekartographie*. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 15, 1992, S. 289f; ebenfalls abgedruckt in: *Z Dziejow Kartografii – Tom IX – Mapy Poludniowego Baltyku*. Szczecin 1997, S. 111–138 mit polnischer Zusammenfassung.

Selected depictions of the Neues Tief in printed sea charts and maps of the sixteenth to nineteenth centuries

Summary

South-east of the island of Rügen is a narrow channel which provides access to the Western Pomeranian ports. Known as the *Neues Tief*, this shipping lane bore major significance from the sixteenth to the early nineteenth centuries. The first cartographers to record this difficult-to-navigate territory were the Dutchmen Lucas Jansz Waghenaer, Willem Jansz Blaeu, Johannes Janssonius and their copyists. In 1623 the *Neues Tief* underwent revaluation as a subject for publication through a separate, detailed chart by Blaeu.

The designation *Neues Tief* appears repeatedly in a wide variety of atlases, although it does not always refer to exactly the same geographical feature. During the period in question, the reliable and systematic recording of marine morphology was a science as yet unheard-of. As if to compensate, the scantiness of information concerning the true conditions of the waters off the Pomeranian coast was frequently disguised by the decorative or aesthetic effects of early sea charts.

This circumstance was changed substantially by the first hydrographic surveys – undertaken by Swedish marine cartographers in the first half of the seventeenth century – as well as by the publication in 1644 of Johann Månsson's survey results. Yet the disclosure of these results was short-lived, for the Swedish Admiralty was quick to recognise the strategic significance of the *Neues Tief* as a means of access to the Western Pomeranian territories and sea ports. The *Neues Tief* was accordingly earmarked as a barrier against conceivable enemy attacks, and the detailed investigations carried out after Månsson's death (1659) by Captain Sparre, Werner von Rosenfeldt, Petter Gedda, Nils Strömcröna, Jonas Hahn and many others were subject to utmost secrecy for decades. Thus it is hardly surprising that the inaccuracy and informational deficits of early depictions were adopted uncritically by the copyists Gerard van Keulen, Johann Himmerich and others. In the case of the *Neues Tief*, the precision and reliability of information so important for every nautical journey remained a desideratum for centuries.

The results of Germany's own investigations did not appear in the form of reliable sea charts until the publication of the Prussian Sea Atlas in 1840/41, a delay which might strike many as incomprehensible. It must be added, however, that with regard to cartography a large number of other marine territories remained shrouded in darkness for similarly long periods of time.

Représentations choisies du «Neues Tief» sur des cartes marines et terrestres du 16e au 19e siècle

Résumé

La passe étroite du «Neues Tief» au sud-est de Rügen, possédait sans conteste, du 16e jusqu'au début du 19e siècle, une importance en tant que route maritime vers les villes portuaires de la Poméranie. La région, difficilement navigable, amena tout d'abord les cartographes néerlandais Lucas Jansz Waghenaer, Willem Jansz Blaeu,

Johannes Janssonius et leurs copistes à s'occuper de ce domaine maritime pourtant éloigné pour eux. En 1623, le «Neues Tief», grâce à une carte détaillée séparée de Blaeus, connut une revalorisation.

La désignation «Neues Tief» est évoquée de façon renouvelée dans les cartes les plus différentes, sans que la même chose y soit pour autant associée. A l'époque, il ne pouvait être déjà question d'un recensement sûr et systématique de la morphologie marine. Au contraire, la maigre palette d'informations sur les conditions réelles de navigation devant la côte de Poméranie qui avait cours à cette époque, se trouvait reléguée au second plan par l'effet décoratif ou esthétique des anciennes cartes marines.

Ceci changera sensiblement avec les premiers relevés topographiques des cartographes marins suédois dans la première moitié du 17^e siècle, et avec les résultats des mesures publiés pour la première fois en 1644 par Johann Månsson. La parution des résultats obtenus dura peu de temps, car l'amirauté suédoise reconnut rapidement l'importance stratégique du «Neues Tief» en tant que passage vers les possessions de Poméranie, plus exactement vers les villes portuaires. Il s'ensuivit que le «Neues Tief» fut considéré comme une barrière maritime contre d'éventuels attaques de l'ennemi, et que les recherches détaillées de Månsson, après sa mort survenue en 1659, furent soumises au secret le plus strict durant des décennies par le capitaine Sparre, Werner von Rosenfeldt, Petter Gedda, Nils Strömcrona, Jonas Hahn et bien d'autres encore. Il est donc peu étonnant que les fautes et le manque d'informations aient été repris sans avoir été vérifiés, même par les copistes Gerard van Keulen, Johann Himmerich et d'autres encore. C'est aussi la raison pour laquelle une précision fiable des données importantes pour la navigation du «Neues Tief» resta pendant des siècles un desiderata.

Ce qui surprend en énumérant les représentations imprimées du «Neues Tief», c'est qu'il fallut attendre l'atlas marin prussien de 1840/41 pour que soient publiés, sous forme de cartes marines fiables, les propres résultats de recherches. Ce qui est réconfortant, c'est qu'un tel retard, incompréhensible, ne concernait pas que le «Neues Tief».